

Super

– så bliver det vist ikke bedre

Supercykelstierne er egentlig ikke stier, men ruter som skal få flere til at vælge cyklen til og fra job og studie. Igennem 20 år er konceptet videreudviklet og forfinet, men der er stadig plads til forbedringer – måske som en ny version 3. Der kan arbejdes med rigtig mange elementer, og stibredderne og fremkommeligheden for cyklisterne er nøglebegreber i den sammenhæng.



**AF TROELS
ANDERSEN**
Programleder for
Cyklisternes By,
trafikplanlægger
Odense Kommune
ta@odense.dk

Baggrund

Den første motorvej blev bygget i Tyskland for præcis 100 år siden, mens den første supercykelsti blev bygget i Odense for 20 år siden. Men så holder sammenligningen heller ikke længere. Hvor grundudformningen af en motorvej stadig bygger på mindst fire ensrettede spor og niveaufri krydsninger, er supercykelstier et meget bredt og svagt defineret begreb.

Hvor staten bygger motorvejsnettet, er det op til kommunerne at bygge supercykelstierne. Det er en udfordring, da en stor del af målgruppen er trafikanter på tværs af kommunegrænserne, og hvis amterne havde eksisteret i dag, var det sandsynligvis dem, som skulle have hovedansvaret for udbygningen og koordineringen med kommunerne.

I stedet er der etableret et samarbejde imellem de 30 hovedstadskommuner, og et tilsvarende samarbejde er på vej i Østjylland. Interesserne i kommunerne kan dog være forskellige, da pendlernes hjemkommune kan have primær interesse i sundhedsvinklen, mens kommunerne som modtager pendlere, måske mest har fokus på trængselsproblemerne. Klimaproblematikken bør de dog have en fælles interesse i.

Den første supercykelsti i Odense hed egentlig en cykelmotorvej – det klingede dårligt og blev i

stedet til en pendlerrute. Super gør sig dog meget bedre, for hvem vil ikke have noget super?

Super henfører primært til en nedsat rejsetid og en god komfort. Dermed skal der i højere grad være prioritet for cyklister, end man tilbyder på det normale stinet. Målgruppen er primært pendlercyklister med lidt længere afstande end normalt.

Definition

Der er ikke nogen fast definition af supercykelstier, og det skal der nok heller ikke være. Der er dog udgivet en håndbog om supercykelstier, som ligger på Vejregelportalen. Her står, at:

Begrebet SuperCykelsti omfatter ruter for cyklister uden at det på forhånd er defineret, at det allesteder kræver egentlige cykelstianlæg.

Dette viser, at supercykelstier reelt mere er et rutebegreb end en egentlig fysisk standard. Den var ikke gået med motorvejene ...

Mangfoldigheden er stor, men hvordan finder man det rigtige indhold til den konkrete rute?

Hvordan undgår vi at overinvestere i tiltag, som ikke gør en forskel det konkrete sted, og hvordan sikrer vi den nødvendige vækst i cykeltrafikken?

Skal vi arbejde med servicemål, og er der behov for at løfte os til et nyt kvalitetsniveau inspireret af Holland?

I ODENSE INDEHOLDER PROJEKTERNE MED SUPERCYKELSTIER OPGRADERINGER SÅSOM:

- Nye enkelt- og dobbeltrettede supercykelstier
- Udvidelser af stierne
- Cykelbaner
- Cykelgader
- Krydsningsheller
- Hævede kryds
- Overkørsler på sidevejene
- Busperroner
- Højreshunts for cyklister
- Cykling for rødt lys til højre
- Cykling for rødt lys i T-kryds
- Førgønt cyklistsignal
- Cykelbokse
- Cyklistgelændere
- Regnsensor for cyklister
- LED belysning

Denne supercykelsti er anlagt med granitfliser og tilladt cykling for rødt lys.



Her er supercykelstien lagt igennem en lokal frugtplantage med bistader.

Eksempler fra Odense

Vi har udpeget 12 radialruter og to ringforbindelser, som tilsammen kommer til at udgøre det samlede supercykelstinet i Odense. Vi har nu bygget over halvdelen af nettet. Det samlede net i Odense vil koste omkring 150 millioner kroner. Et stort beløb, men så alligevel ikke, da vi mange steder må gå på kompromis - både af hensyn til pladsen og økonomien.

I Odense mener vi, at bredden af supercykelstierne er en afgørende faktor. Det er

beskrevet i vores kvalitetsmanual, og derfor skal enkeltrettede supercykelstier være 2,5 meter brede, mens dobbeltrettede supercykelstier skal være 4,0 meter brede. Det giver mulighed for, at alle trygt kan overhale alle – en afgørende parameter, da cyklisternes hastigheder er så forskellige.

Men i modsætning til et motorvejsbyggeri eksproprierer vi sjældent, og vi river aldrig huse ned for at skaffe den nødvendige plads. Derfor lever virkeligheden ikke altid op til idealerne.

I et aktuelt supercykelstiprojekt på Hjallesøvej/Odensevej/Svendborgvej er der stor fokus på busstoppestederne, som der er 24 styk af på strækningen. For cyklisterne handler det om så vidt muligt at få en busperron lagt ind, som sikrer cyklisternes fremkommelighed. Desuden glattes de sideverse forskydninger af cykelstierne ud, og ved otte sideveje etableres der hævede overkørsler af hensyn til cyklisternes sikkerhed og tryghed. En særlig udfordring er 19 udvalgte overkørsler, som »



Kvaliteten ligger i detaljen – her et cyklislæner for venstresvingende cyklister.



Spareudgaven af en supercykelsti, hvor der blot er sat en ekstra kantsten på kørebanen. Den er valgt, fordi antallet af cyklister er ret lille her.



En ny stitunnel er forsynet med de dekorative hjul med LED lys og et gadenavneskilt.

er meget brede og dermed udgør en risiko for cyklisterne – de snævrer ind for at sikre bilerne en vinkelret passage af cykelstierne. Endelig integreres der et stort antal regnbede i projektet, som både lø-



Byens Bro er supercykelstiernes flagskib i Odense til 120 millioner kroner.

ser et teknisk problem, men også løfter kvaliteten af ruten.

Bikeability studiet viste, at grønne oplevelser på ruterne skaber større tilfredshed blandt brugerne og dermed muligvis flere cyklister på sigt. Derfor vægtes det grønne miljø højt, men det er også en udfordring, når hvert vejtræ med de rigtige vækstforhold nemt kommer op og koster 100.000 kroner stykket. Det er lykkedes os at føre en enkelt supercykelsti midt igennem en frugtplantage med bistader – en rigtig fin oplevelse.

Tilsvarende etablerer vi kunst som del af alle større vejprojekter, da der afsættes 1 % af anlægssummen. Dette giver også mange gode oplevelser på supercykelstierne, men det er en udfordring at få skabt relevant kunst de rigtige steder. Ved pladsen, som hvert år huser Tinderbox festivalen, er der valgt kunst med referencer til rockmusikkens grundlæggere.

Fremtidens kvalitetsniveau

Danske supercykelstier er reelt version 2 i forhold til de almindelige cykelstier og cykelinfrastruktur. Spørgsmålet er,

hvornår vi gør klar til niveau 3? Hollænderne har et meget højt kvalitetsniveau, som til gengæld koster ganske mange penge pr. kilometer. Hvis man ser investeringen i supercykelstier som nye penge, er det vanskeligt at skaffe dem – ser man derimod supercykelstier som regionale vejforbindelser, kan udgifterne i højere grad sammenlignes med udgifterne til regionale landeveje.

Ud over at man kunne stå mere hårdt på mindstemålene for stibredder, kunne man i en version 3 se på:

- Krav om niveaufri krydsninger ved ventetider over x sekunder og/eller bilhastigheder over x km/t.
- Krav om højreshunt eller tilladt cykling til højre for rødt lys i alle signalregulerede kryds.
- Krav om cyklistgelænder ved alle fremførte cykelstier i signalregulerede kryds.
- Krav om cykelsti i stedet for cykelbaner.
- Krav om busperron ved alle busstop, hvis der er plads.
- Krav om overkørsler på alle vigepligtsregulerede sideveje. ●